


# Danziger Wirtschaftszeitung

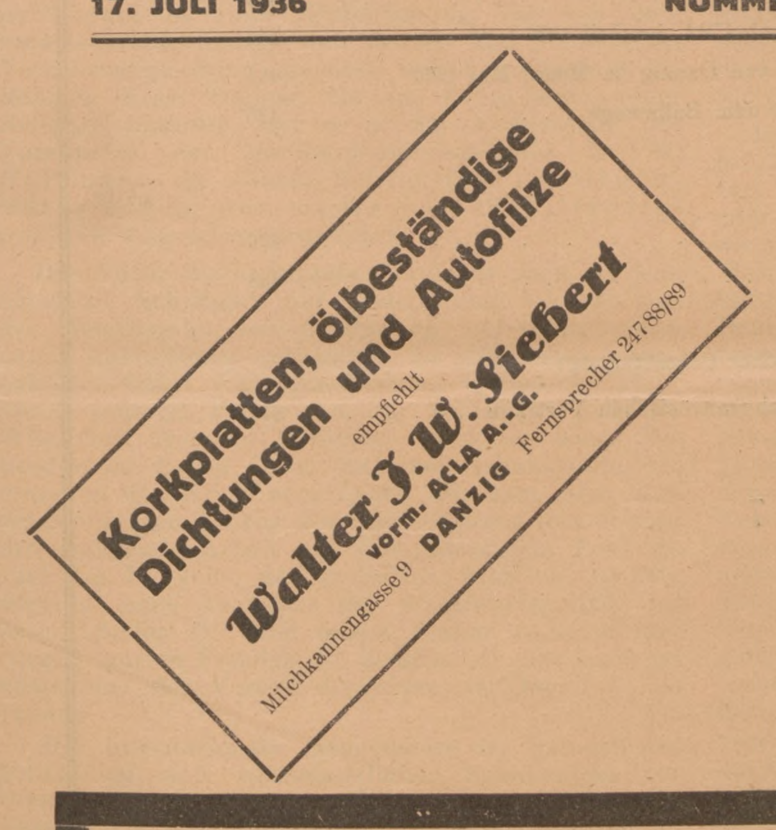
**Herausgeber: Industrie- und Handelskammer zu Danzig**

**Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer / Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung / Danziger Juristen-Zeitung**

**Mitteilungsorgan**

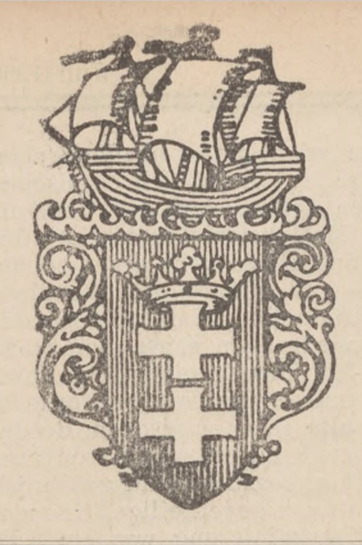
der Fachgruppe Brauereien und Mälzereien, der Fachgruppe Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe, der Fachgruppe Grundstücks- und Hypothekenmakler, der Fachgruppe Kohlenplatzhandel, der Fachgruppe Kolonialwaren- und Feinkost-Einzelhandel, der Fachgruppe Papierwaren-Einzelhandel, der Fachgruppe Tabakwaren-Einzelhandel, der Fachgruppe Vervielfältigungs- und papierverarbeitende Industrie, der Fachgruppe zuckerverarbeitende Industrie, des Danziger Assekuranz-Klub e. V., des Schuhhändlervereins von Danzig und Umgebung, des Verbandes der Zentralheizungs-Industrie, des Verbandes der Eisen- und Wirtschaftswarenhändler, des Verbandes der Danziger Lederwirtschaft, des Verbandes der Metallindustriellen, des Vereins Danziger Handelsvertreter e. V., des Vereins Danziger Holzexporteure, des Vereins Danziger Holzmakler, des Vereins der Konfitürengeschäfte, des Vereins der Likörfabrikanten, des Vereins Danziger Spediteure e. V., des Vereins des Textileinzelhandels e. V., des Vereins der Weingroßhändler, der Wirtschaftsgruppe Ambulantes Gewerbe.

**17. JULI 1936** | **NUMMER 29** | **16. JAHRGANG**


*Aus dem Inhalt:*

## Inhalt:



# Danziger Wirtschaftszeitung

**Herausgeber: Industrie- u. Handelskammer zu Danzig**

**Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Danzig**
**Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung**
**Danziger Juristen-Zeitung**

**17. JULI 1936** **Nr. 29** **16. JAHRGANG**

## Gegenwartsfragen der deutschen Schiffahrtspolitik

Nachdem die „Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft" sich in letzter Zeit bereits mehrfach mit Verkehrfragen beschäftigt hat, hat sie bei ihrer diesjährigen Tagung in Düsseldorf die Weltverkehrsprobleme in einer Sondertagung, die von dem Staatssekretär Königs vom Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium geleitet wurde, behandelt. Im Rahmen dieser Tagung, die eine Reihe bedeutsamer Referate umfaßte, hat u. a. der Vorsitzende des Vorstandes der Hamburg-Amerika-Linie, Dr. W. Hoffmann, in seinem Referat über die Gegenwartsfragen der deutschen Schiffahrtspolitik folgendes ausgeführt:

Der Natur ihres Aufgabenbereiches nach ist jede nationale Schiffahrt auf Gedeih und Verderb mit dem Welthandel, seinem Umfang und seiner regionalen Ausrichtung verbunden. Es gibt keine nationale Schiffahrt von irgendwelcher Bedeutung, nicht durch tausend Fäden mit der Schiffahrt und der Wirtschaft fremder Nationen verbunden wäre. Die Reedereien haben ihren Sitz im Heimatlande, sie schöpfen die Kraft zum Leben aus ihm, aber ihre Schiffe fahren hinaus über die Grenzen und leisten ihre nationale Arbeit auf internationalem Feld. So sind die Probleme der deutschen Schiffahrtspolitik zugleich auch Probleme der Schiffahrtspolitik anderer Länder. Oft sind unsere Sorgen zugleich ihre Sorgen, unsere Freuden die ihrigen, oft aber auch ist umgekehrt der Vorteil des einen der Nachteil des andern.

Die internationale Atmosphäre ist geladen mit politischen und wirtschaftlichen Spannungen der verschiedensten Art. An Stelle von gegenseitigem Verständnis und freundschaftlichen Beziehungen, in denen allein der Wohlstand der Völker begründet sein könnte, sehen wir Gleichgültigkeit, Abneigung, politischen Haß und kriegerische Auseinandersetzungen; Mangel und Ueberfluß wohnen dicht beieinander. Statt an Brücken zu arbeiten, wird die Kraft der Menschen vielfach noch dazu mißbraucht, bestehende Klüfte zu vertiefen.

Daß eine solche Atmosphäre kein guter Nährboden für den zwischenstaatlichen Handel sein kann, liegt auf der Hand. Ebenso ist offensichtlich, daß dabei der Schiffahrt, für die der Umfang dieses zwischenstaatlichen Handels maßgeblich ist, kein großer Spielraum für ihre Betätigung bleibt. Die Diskrepanz zwischen dem Angebot von Tonnage auf der einen und der tatsächlichen Nachfrage nach Schiffsraum auf der anderen Seite ist somit sehr groß. Dafür nur zwei Zahlen: Die Welttonnage hat seit 1914 um rund 32 % — um einen wesentlich höheren Satz, wenn die durch den technischen Fortschritt bedingte Leistungssteigerung berücksichtigt wird — zugenommen. Der Umfang des Welthandels ist dagegen um rd. 11 % zurückgegangen. Mit dieser Situation muß sich die Schiffahrt aller Länder zunächst abfinden. Die deutsche Schiffahrt hat aber darüber hinaus noch mit einer ganzen Reihe weiterer, für sie ungünstiger Faktoren zu rechnen.

Bekanntlich werden die Einnahmen der Schiffahrtsgesellschaften sowohl für Frachten als auch für Passagen international in englischen Pfunden oder amerikanischen Dollars erfolgen bzw. auf Basis einer dieser beiden Währungen berechnet. Beide Währungen sind in starkem Maße abgewertet. Das bedeutet, daß die Einnahmen sich für Länder wie Deutschland, die ihre Währung keiner Abwertung unterzogen haben, um den abgewerteten Betrag verringert haben. Für die deutsche Schiffahrt, für die natürlich ebenfalls die Einnahmequotierungen in Pfund oder Dollar maßgeblich sind, wirkt sich diese Tatsache in einer etwa 45prozentigen Mindereinnahme aus, während ihre Ausgaben, wie Heuern, Versicherungen, Reparaturen usw., die zum überwiegenden Teil in Reichsmark geleistet werden müssen, fast unverändert geblieben sind. Hieraus ergibt sich, rein kaufmännisch gesehen, ein so erhebliches Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben, daß eine endgültige Gesundung der Betriebsrechnungen der unter diesem Mißverhältnis leidenden Reedereien ohne Regelung der Währungsfrage nicht möglich erscheint. Man muß dies ganz klar betonen, um den weitverbreiteten oder irrigen Ansichten entgegenzutreten, die als alleiniges Heil für die geschäftliche Gesundung inner- und außerbetriebliche Organisationsmaßnahmen betrachten. Diese sind Hilfsmittel, aber auch nicht mehr. Einer anderen nicht minder falschen Ansicht möchte ich ebenfalls entgegentreten. Wenn man heute im Auslande vielfach hört, die von der deutschen Regierung den deutschen Reedereien gewährte Reichswährungsbeihilfe sei geeignet, die deutschen Reedereien instand zu setzen, unter gleichen Konkurrenzbedingungen zu fahren wie die Flotten der Länder mit abgewerteter Währung, so muß hierzu gesagt werden, daß die regierungsseitig gewährte Beihilfe nichts weiter ist und sein soll, als ein Mittel, um die Infahrtsetzung aufgelegter Schiffe zu erleichtern und damit einige Tausend Volksgenossen von der Straße weg zu Arbeit und Brot zu führen.

In der ersten Zeit der Reichsbeihilfe standen ausländische Schiffahrtskreise vielfach unter dem irrigen Eindruck, als ob nunmehr die deutsche Schiff-

fahrt ihren Rückzug aus der Reihe der Subventionsgegner angetreten habe. Nicht selten wurde sogar die durch die Währungsabwertung ausgelöste regierungsseitige Intervention als Beginn einer vom Staate betriebenen Expansion der deutschen Reedereien angesehen. Inzwischen haben wohl die vernünftigen Kreise in der Schiffahrt des Auslandes eingesehen, daß die der deutschen Schiffahrt zufließende Währungsbeihilfe nur eine kleine Gabe darstellt gegenüber dem Geschenk, das weiten Teilen der ausländischen Schiffahrt durch die Abwertung der Währung ihres Landes über Nacht in den Schoß gefallen ist. Die deutsche Schiffahrt ist aus Tradition und Ueberzeugung subventionsfeindlich und sie wird es bleiben. Sie erwünscht sich auf den Meeren die Wiedereinführung des Prinzips der freien Konkurrenz. Die Güte von Schiff und Besatzung, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, kurz gesagt die Leistungsfähigkeit des Dienstes, das und nichts anderes sollten die Mittel sein, mit denen die internationale Konkurrenz den Kampf um ihren Anteil an der Beförderung von Menschen und Gütern führt. Die Vergangenheit hat bewiesen, daß eine wirklich leistungsfähige und damit letzten Endes auch wirtschaftlich arbeitende Schiffahrt immer nur eine solche sein kann, die bei selbstverständlich bedingungsloser Einschaltung in die nationale Zielsetzung unter privatwirtschaftlichen und rein kaufmännischen Gesichtspunkten geführt wird. In einem solchen Rahmen ist das Prinzip der Leistung voll zu verwirklichen; in einer solchen Schiffahrt werden sich immer die Hände mit aller Kraft freudig und zielbewußt für die Gesamtheit regen. Mit Subventionen kann man moderne Schiffe bauen, große Flotten schaffen und Dienste nach allen Teilen der Welt organisieren; aber man kann mit Subventionen noch lange keine erfolgreiche und gesunde Schiffahrt treiben.

Ist schon die planmäßige Subventionspolitik wichtiger Schiffahrtsländer ein Mittel, das der Gesundung der Weltschiffahrt immer im Wege stehen wird, so verfolgen die deutschen Reeder nicht minder besorgt gewisse Tendenzen, die in Ueberspitzung nationalwirtschaftlicher Grundsätze zu leicht geeignet sind, eine Wiedergesundung der Schiffahrt zu gefährden. Ich meine damit nicht die natürliche und organische Förderung der Schiffahrt durch ihr Heimatland, ich meine auch nicht das gesunde Bestreben des Kaufmanns, seine Ladung wenn möglich, den Schiffen der eigenen Landesflagge zuzuführen, sondern ich denke dabei an eine Entwicklung, deren erste Anfänge wir in diesen Jahren erleben und deren Endpunkt eine Art Navigationsakte zu werden droht, wie sie von England aus im Jahre werden droht, wie sie von England aus im Jahre 1651 in die Geschichte eingegangen ist. Für die nationalwirtschaftlichen Tendenzen der Gegenwart, die mehr oder weniger auf ein Flaggenreservat hinauslaufen, einige wenige Beispiele: Die englische Küstenschiffahrt wird als eine Domäne der englischen Schiffahrt betrachtet, obwohl dies weder in Gesetzen noch in Handelsverträgen verankert ist. Darüber hinaus soll auch die sogen. Empire-Schiffahrt als Reservat der britischen Flagge angesehen werden. Der Verkehr zwischen den einzelnen Teilen des Imperiums, vor allem der Verkehr der Dominions und Kolonien mit Großbritannien und Irland, wird heute schon fast ausschließlich unter britischer Flagge betrieben. Weitergehend wird von manchen Kreisen der Gedanke propagiert, daß auch alle regelmäßigen Linien, die das Mutterland und die anderen überseeischen englischen Gebiete mit den wichtigsten ausländischen Handelsgebieten verbinden, möglichst von englischen Schiffen befahren werden sollen. Auf der Generalversammlung der Royal Mail beispielsweise hat der Vorsitzende angedeutet, daß als Abwehr gegen solche ausländischen Flaggen — er nannte die skandinavischen —, die in traditionelle Arbeitsgebiete der englischen Schiffahrt eingedrungen seien, der Staat ähnliche Wege wie die Einführung einer Art Navigationsakte einschlagen müsse. Gleichzeitig forderte er finanzielle Hilfe für alle jene englischen Reedereien, die in ihrem finanziellen Besitzstand von ausländischen Wettbewerbern angegriffen und gefährdet würden. Es gibt natürlich auch gegenteilige Stimmen, die vor einer solchen Diskriminierung warnen, z. B. mit dem Hinweis auf den großen Anteil der englischen Schiffahrt an der chinesischen Küstenfahrt. In zugespitzter Form bedeutet das Problem der nationalwirtschaftlichen Schiffahrtstendenzen letzten Endes nichts mehr und nichts weniger als z. B. die Durchführung des Prinzips „Englische Waren nur auf englischen Schiffen“ oder „Amerikanische Passagiere nur auf amerikanischen Schiffen“. Wer auch nur einen kleinen Begriff von der vielfachen Verästelung und der feinen Maschinerie des internationalen Liniennetzes hat, kann nur bedauern, daß solche Ideen vertreten werden. Keine einzige seefahrende Nation könnte dabei gewinnen, jede müßte Schaden erleiden. Denn um dem unregelmäßig auftretenden Anfall von Passagieren und Güter bestimmter Nationalität auch nur einigermaßen gerecht werden zu können, wären die Reedereien gezwungen, ein riesiges Schiffsmaterial ständig zur Verfügung zu halten, das bestenfalls zu einem Teil ausgenutzt die See befährt. Die unselige Zerstückelung, die bereits in die Weltwirtschaft hineingetragen worden ist, würde damit auch ihren Einzug halten in die Schiffahrt der Welt und dieser damit, letzten Endes zu Lasten des Steuerzahlers, jede Rentabilität nehmen.

Es ist unsere Pflicht, diese Tendenzen mit Aufmerksamkeit zu verfolgen, weil sie gerade in jenen Ländern ihre besondere Nahrung erhalten, deren Schiffahrt als große, weite und gesunde Basis sich auf einen kolonialen und imperialen Besitz stützen kann. Das Deutsche Reich ist ein Land, das keinen Anteil mehr hat an Ländern und Besitztümern in Uebersee. So gehört auch die deutsche Reederei zu den nationalen Flotten, die sich in ihrer Betätigung nicht halten können an einen Austausch von Gütern zwischen Heimatland und Kolonien. Ueber eine Tatsache besteht dabei kein Zweifel: die Schiffahrt von Kolonialmächten wie England, Frankreich, Italien, Holland hat vor der Schiffahrt der Länder ohne Kolonien einen ganz gewaltigen natürlichen Vorsprung. Der Verkehr mit überseeischen Besitzungen ist eine gesunde und dauerhafte Basis für die Betätigung eines Volkes auf See. Deswegen muß die deutsche Reederei unendlich viel mehr bieten und leisten, um Schritt zu halten mit der Fortentwicklung ihrer wichtigsten Konkurrenten. Auch bei rückläufiger Tendenz des Außenhandels bleibt für die Schiffahrt kolonialer Seemächte immer noch ein größeres Minimum an Betätigung übrig, als für jene Flotten, die ausschließlich auf den Handel ihrer Länder mit fremden Staaten angewiesen sind.

Lassen Sie mich nun ein Problem aufzeigen, das zu der Schicksalsfrage der deutschen Schiffahrt schlechthin zu werden droht. Ich meine damit die Frage der Neubauten. Auch dieses Problem läßt sich in seiner ganzen Schwere nur dann erfassen, wenn wir sehen, auf welche Weise das Ausland die Frage

des Ersatzes alter Schiffe durch neue zu meistern versucht. Dabei läßt sich zunächst feststellen, daß auf fast allen Werften der Welt, jedenfalls auf den Werften in Ländern mit großer Schiffhartsbedeutung, mit Bienenfleiß an der Erneuerung von Tonnage gearbeitet wird. In den meisten Fällen sind die Reedereien von sich aus, d. h. ohne staatlichen Anstoß oder durch den Staat ermöglichte Finanzierung nicht in der Lage, den für ihre Flotte erforderlichen Materialersatz zu beschaffen. Selbst in England werden seit langer Zeit dem Schiffbau wesentliche Vergünstigungen eingeräumt, wie auch das Beispiel der „Queen Mary" ein Beweis ist, daß die englische Regierung auf nationales Schiffahrtsprestige auch dann nicht verzichtet, wenn dieses Prestige durch die Hergabe von Staatsgeldern gesichert werden muß.

Der planmäßige Ausbau der japanischen Flotte, d. h. die Ausmerzung der alten Tonnage und der Ersatz durch neue, hochwertige Schiffe, ist ein Schulbeispiel für die staatliche Förderung einer nationalen Schiffahrt. Das gilt nicht nur für die japanischen Seewege über den Pazifik, sondern ebensosehr für die Routen nach Afrika, wie vor allem nach Europa. So ist jedes neue, von den Japanern auf der Ostasien-Route in Dienst gestellte Schiff ein scharfer Wettbewerber unserer deutschen Reedereien, deren Tonnage-Erneuerungspläne gerade unter diesem Gesichtspunkt eine besondere Aktualität erhalten.

Die Erhaltung der Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Schiffahrt ist ferner in Italien Gegenstand ganz besonderer Sorge der Staatsführung, seit der faschistische Gedanke der gesamten Wirtschaft starke Impulse gegeben hat. Die italienischen Reedereien sind dank der Unterstützung durch ihre Regierung seit Jahren mit dem planmäßigen Ausbau der Flotte befaßt.

Besonders gilt dies, um aus der Reihe der wichtigen Schiffahrtsländer noch ein Land herauszugreifen, für die Vereinigten Staaten. Dort wird zurzeit eine Neuregelung des Subventionswesens beraten. Dabei sind manche kritische Worte gegen die bisherige Subventionsgebarung gefallen, die aber nicht zu der Annahme führen dürfen, als ob die Vereinigten Staaten in Dingen der Schiffahrt subventionsmüde geworden sind. Das Gegenteil ist vielmehr der Fall. Es handelt sich nicht um die Frage, ob die Regierung der eigenen Flotte viel oder wenig Geld für Neubauten, für die Unterhaltung bestehender Dienste und in Angriff zu nehmende neue Linien zukommen lassen soll; es geht allein um die Frage, auf welche beste und dem Fiskus zweckmäßig erscheinende Weise es möglich gemacht werden kann, der amerikanischen Handelsflotte im Interesse des eigenen Außenhandels neuen Zuwachs und neue Impulse zu geben. Sie wissen, daß die deutschen Reedereien in den letzten Jahren immer wieder haben, verspüren müssen, wie stark die mit staatlichen Mitteln gebaute und betriebene amerikanische Handelsflotte in das deutsche Geschäft eingedrungen ist. Die allgemeine Betrachtung von Schiffahrtsdingen in den Vereinigten Staaten läßt auch heute mehr denn je den Schluß zu, daß in dieser Richtung kein Wandel eintreten wird, zumal in keinem Lande so häufig die Notwendigkeit der Existenz einer starken Handelsflotte aus ihrer engen Verknüpfung mit maritimen Fragen abgeleitet wird. Daß in solchen Fällen natürlich die Kostenfrage, wie maßgebende Politiker offen darlegen, nicht die Rolle spielt, wie z. B. bei Neubauaufträgen von Privatreedereien, die zwangsläufig kaufmännisch rechnen müssen, liegt auf der Hand. Wir im Deutschen Reich haben alle Ursache, diese Entwicklung mit Sorgfalt zu verfolgen.

Diese Gesamt-Situation muß man ins Auge fassen, um die Erneuerungsfrage im Deutschen Reiche beurteilen zu können. Als man im Versailler Vertrag das Reich widerrechtlich seiner gesamten Handelstonnage beraubte, da standen die deutschen Reedereien buchstäblich vor einem Nichts. Von den 5,2 Mill. BRT., die vor dem Kriege alle Meere befahren hatten, blieben kaum 600 000 BRT. übrig, darunter kein Fahrzeug, das für die überseeische Fahrt geeignet gewesen wäre. Während das Reich daranging, unter Mühen und Opfern seine Flotte wieder aufzubauen, setzte im Auslande eine emsige, zum Teil sprunghafte Fortentwicklung ein. So erhöhte sich der Flottenbestand von Frankreich von 2,3 Mill. BRT. in 1914 auf 3,5 Mill. BRT. in 1925, in Italien von 1,7 auf 3,0 Mill., in Japan von 1,7 auf 3,9 Mill. und in USA. sogar von 3 Mill. BRT. auf 12,9 Mill. BRT. Die Erneuerung der deutschen Tonnage ging in forcierter Weise vor sich, teils durch in aller Eile betriebene Neubauten, teils durch Ankauf ehemaliger deutscher Schiffe, die inzwischen auch nicht jünger und leistungsfähiger geworden waren. Als dann die Jahre kamen, in denen verschiedenes altes Material durch neues hätte ersetzt werden müssen, brach die Weltwirtschaftskrise über uns herein, die natürlich ein Neubauprogramm, finanziert mit eigenem selbst verdienten Geld, unmöglich machte. Die Hauptsorge der Reedereien war in diesen Krisenjahren, die Substanz, so gut es ging, zu erhalten. Die Frage der Neubauten trat dabei stark in den Hintergrund. So kam es, daß unser Schiffsmaterial in einigen Teilen veraltete, während das hochsubventionierte Ausland in der Lage war, seine Flotte planmäßig zu erneuern und damit zu verbessern. Das im Jahre 1933 mit Regierungshilfe durchgeführte Abwrackprogramm brachte zwar eine gewisse Erleichterung, konnte jedoch seiner Natur nach nur einen kleinen Teil des bereits eingetretenen Schadens beheben. So kommt es, daß wir heute mit zum Teil überaltertem Schiffsmaterial unseren ausländischen Konkurrenten begegnen müssen. Der durchschnittliche Erneuerungssatz beträgt erfahrungsgemäß etwa 6—7 %. Demgegenüber haben wir im Reiche die Erneuerung unseres Schiffsmaterials in einem verschwindend geringem Ausmaß betrieben. Betrug die Erneuerungsziffer in den Jahren 1911—13 7—9 %, so war sie in den Jahren 1931 1,1 %, 1932 0,2 %, 1933 0,9 %, 1934 0,8 %, um erst in 1935 auf 3,2 % anzusteigen.

Vielfach begegnet man der Frage: Warum wollt Ihr deutschen Reeder denn immer neue Schiffe bauen, wenn Ihr gleichzeitig zum Ausdruck bringt, daß die vorhandene Tonnage schon nicht voll beschäftigt und ausgenutzt ist? Die Antwort darauf ist sehr einfach. Gerade weil unsere Schiffe nicht voll ausgenutzt sind, und gerade weil wir mit diesen Schiffen zu wenig Geld verdienen, brauchen wir solche Fahrzeuge, die diesen Forderungen Genüge leisten können, denn im Wettbewerb wird immer dasjenige Schiff am besten abschneiden, das vermöge seiner Leistungsfähigkeit, seiner Bauart, seiner technischen Ausrüstung und sonstigen Vorzüge imstande ist, das beste finanzielle Resultat zu erzielen. Der Verlader hochwertiger Erzeugnisse — diese bilden die Haupteinnahmen eines Linienreeders der Frachtfahrt — wird immer geneigt sein, seine Verladungen denjenigen Reedereien zukommen zu lassen, deren Schiffsmaterial ihm eine Garantie nicht nur für die

sichere Beförderung, sondern auch für die exakte Innehaltung der im Fahrplan vorgesehenen Beförderungszeiten gibt. Ebenso wird sich ein Reiselustiger jenes Schiff für die knappe Zeit seines Urlaubs heraussuchen, das bei gleichem Preis mehr an Komfort, und in gleicher Zeit mehr an Reisezielen verspricht. Unter diesen Gesichtspunkten kann es heute für den deutschen Reeder keine größere Sorge geben als die Ueberlegung, wie halte ich mindestens gleichen Schritt mit der englischen, der französischen, der amerikanischen, oder mit irgendeiner anderen wichtigen Flagge, die alle trotz genereller Ueberkapazität planmäßig ihre Tonnage erneuern, weil eben nur leistungsfähige und moderne Schiffe Ladung und Passagiere an sich ziehen können. Daß dabei für die deutschen Reeder der Gesichtspunkt des Einfahrens von Devisen eine ganz besondere Rolle spielt, sei noch nebenbei vermerkt. Wir wollen nicht auf jeder Route mit unseren Schiffen die Ersten sein. Dieser Luxus kostet Geld, das wir nicht haben. Wir wollen auch nicht den Ehrgeiz haben, überall das größte, schönste, schnellste und mit allen Superlativen ausgerüstete Schiff zu bauen, wir wünschen nur ein solides, gutes Material, das neuzeitlichen Ansprüchen genügt, alles übrige besorgen unsere Kapitäne, unsere Offiziere und unsere Mannschaften, die sich in ihrer Leistungsfähigkeit von keinem Seemann der Welt übertreffen lassen.

Ein kurzes Wort noch zu unserer Groß-Schiffahrt. Unsere Großreedereien, Hapag und Lloyd, sind einer durchgreifenden Reorganisation unterzogen worden. Der Reorganisation folgte die Sanierung, d. h. unsere beiden Großreedereien wurden von der drückendsten Schuldenlast befreit. Irrig aber wäre die Auffassung, als gingen sie nun unbeschwert in die geschäftliche Zukunft. Ein grundsätzlicher Wandel der Geschäftslage wird in den heutigen Weltwirtschaftsverhältnissen weder durch die schönste Organisation noch durch den besten Willen unseres tüchtigsten Mitarbeiters herbeigeführt, er kann nur entspringen einem Wiederaufstieg des Weltverkehrs.

Eine Wiederbelebung der Weltwirtschaft kann aber immer nur eine Folge allgemeiner politischer Entspannung sein. Daß Deutschland zu friedlicher, völkerverbindender Arbeit zu jeder Stunde bereit ist, hat unser Führer der Welt mehr als einmal kundgetan, und so glauben auch wir, daß die Politik Adolf Hitlers, so wie sie im eigenen Haus den Frieden stabilisiert hat, auch nach draußen hin mit den Jahren ihre Früchte tragen wird. Politische Befriedung in der Welt ist die Voraussetzung für die Wiedergesundung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Sie wird eines Tages auch für die Schiffahrt den Umschwung bringen, der umso eher eintreten kann, je mehr die Reeder aller wichtigen Schiffahrtsländer bei selbstverständlicher Wahrung nationaler Belange und Erfordernisse sich so zueinander stellen, wie es ihre Seeleute von altersher in Stunden der Not beispielgebend getan haben. Soweit der deutsche Reeder von sich aus zur Ueberwindung von Schwierigkeiten beitragen kann, wird man ihn immer zu ehrlicher Mitarbeit bereit finden.

# Die polnische Transfersperre

Seit Jahren schon hat sich bei dem starken Rückgang der Aktivposten der polnischen Zahlungs- und Handelsbilanz der Schuldendienst der Auslandsanleihen als eine immer drückender werdende Last erwiesen. Trotzdem hat Polen bisher allen Versuchungen, nach dem Muster anderer ausländischer Staaten gegenüber den Schuldendienst gegenüber seinen Auslandsgläubigern einzustellen, Widerstand geleistet und seinen Ehrgeiz darin gesetzt, trotz immer größerer Mühen diesen gegenüber als „musterhafter Schuldner“ zu gelten. Immerhin war bei dem katastrophalen Rückgang des Außenhandelsüberschusses klar, daß der Zeitpunkt kommen würde, an dem dieses Verhalten Polens geändert werden mußte.

Die nunmehr Ende Juni erfolgte Erklärung der polnischen Regierung über die Einstellung des Transfers für den ausländischen Schuldendienst konnte daher kaum überraschend kommen. Sie bedeutet nur den letzten Schritt zur Abrundung der neuen polnischen Währungspolitik, deren erste Etappen die Einführung der Devisenbewirtschaftung sowie das Dekret über die Einfuhrbeschränkungen darstellen. Während aber die Einführung der Devisenbewirtschaftung und der Einfuhrbeschränkungen schon vor mehr als 2 Monaten erfolgte, trat diese Transfersperre sehr viel später, nach Ansicht verschiedener Kreise der polnischen Wirtschaft sogar zu spät ein.

Die Auslandsverpflichtungen Polens weisen am 1. April 1936 folgenden Stand auf:

Der Gesamtbetrag der Emissionsschulden beläuft sich auf 875 639 981 Złoty (111 Mill. Dollar, 1,3 Mill. Pfund Sterling und 246 Mill. Lire). Es handelt sich dabei um die 6prozentige Dollaranleihe von 1920 in Höhe von ca. 19,5 Mill. Dollar, die 7prozentige italienische Anleihe in Höhe von 246 Mill. Lire, die 8prozentige Dollaranleihe von 1925 (Dillon-Anleihe) in Höhe von 19,6 Mill. Dollar, die 7prozentige Stabilisationsanleihe von 1927 in Höhe von 40,9 Mill. Dollar und 1,3 Mill. Pfund Sterling, sowie die 6½ prozentige Dollaranleihe von 1930 in Höhe von 30,9 Mill. Dollar.

Dazu kommt eine sogenannte „internationale“ Kriegsverschuldung Polens an die Tschechoslowakei, Dänemark, Frankreich, Holland, Norwegen USA., Schweiz, Schweden, Großbritannien und Italien in einer Gesamthöhe von 2 091 228 618 Złoty, ferner die sogenannten Liquidationsschulden an Oesterreich in Höhe von 66 617 779 österreichischer Gulden und 21 140 347 Goldkronen, die einen Gesamtwert von 324 635 916 Złoty darstellen. Aus der selbstschuldnerischen Bürgschaft des Staates für polnische Kreditinstitute ergeben sich Verpflichtungen in Höhe von 17 442 000 Złoty (40 Mill. franz. Fr.), 400 000 Dollar und 50 000 Pfund Sterling).

Die direkten Staatsschulden Polens an das Ausland betragen also 3 308 946 151 Złoty. Aber nicht diese allein werden von der Aufschiebung des Transfer betroffen, sondern naturgemäß auch die Verpflichtungen von Banken und Industriefirmen, für die der Staat finanzielle Garantien übernommen hat. Es würde zu weit führen, wollte man die Bürgschaften im einzelnen hier aufführen: Sie belaufen sich auf insgesamt ungefähr 460 Mill. Złoty (7,7 Mill. Schw. Fr., 410,6 Mill. fr. Fr., 6,8 Mill. schwed. Kr., 7,15 Mill. Pfund Sterling und 11,7 Mill. Dollar). Zählt man noch eine Reihe anderer Verpflichtungen hinzu, die sich nur schwer berechnen lassen, dann kann man eine Gesamtverschuldung Polens dem Ausland gegenüber von ungefähr 3,9 Milliar-

den Złoty annehmen. Das ergibt einen jährlichen Schuldendienst von ungefähr 220 Mill. Złoty. Die Zahlen können naturgemäß infolge der Schwierigkeit, die einzelnen Posten festzustellen, keinesfalls Anspruch auf absolute Genauigkeit erheben, sie sind vielmehr nur annähernd genau.

Wie schon eingangs betont, ist Polen seinen Verpflichtungen, obwohl es ein kapitalarmes Land ist, Jahre hindurch trotz aller Mühen nachgekommen, bis es sich jetzt zur Transfersperre entschlossen hat. Dabei wird von Polen nachdrücklich hervorgehoben, daß nur der Transfer, nicht aber der Schuldendienst selbst eingestellt worden ist (die polnischen Besitzer ausländischer Staatsanleihen Polens erhalten nach wie vor ihre Kupons durch die Bank Polski in Złoty eingelöst). Die auf Grund der Anleiseverträge von Polen zu leistenden Zahlungen an die Finanzagenten sollen in Złoty auf Sperrkonto bei der Bank Polski erfolgen. Lediglich die Ueberweisung dieser Guthaben wird zeitweilig aufgehoben, bei welcher Sperre es sich allerdings um einen recht beträchtlichen Zeitraum handeln kann.

Polen hat Wert darauf gelegt, seinem Schritt den Charakter der einseitigen Aktion zu nehmen, und hat durch eine besondere Delegation (Führung Professor Krzyzanowski) die amerikanischen Gläubiger gebeten, einen Termin für die Aufnahme von Verhandlungen über eine Neuregelung des Schuldendienstes anzugeben. Er hat ferner erklärt, mit allen Staaten, denen gegenüber die polnische Handels- und Zahlungsbilanz passiv ist, Verhandlungen über eine Neuregelung des Schuldendienstes aufnehmen zu wollen.

In diesem Zusammenhang interessiert natürlich die Entwicklung der polnischen Handelsbilanz der letzten Jahre. Nach den Mitteilungen des Statistischen Hauptamts in Warschau ergeben sich für diese folgende Monatsdurchschnitte:

| Jahr | Einfuhr | Ausfuhr | Saldo |
|---|---|---|---|
| | (in Mill. | Złoty) | |
| 1928 | 280 | 209 | —71 |
| 1932 | 72 | 90 | +18 |
| 1933 | 69 | 80 | +11 |
| 1934 | 67 | 81 | +14 |
| 1935 | 72 | 77 | + 5 |

In den ersten Monaten des laufenden Jahres sind die Ueberschüsse noch geringer. Der Devisenzustrom nach Polen versiegte also immer mehr, welche Entwicklung letztenendes zwangsläufig zu dem polnischen Schritt führen mußte.

Die Gläubiger Polens sind: England, Belgien, Holland, Schweden, Italien, USA., Frankreich und die Schweiz. Die Handelsbilanz Polens war aktiv gegenüber folgenden Ländern:





Aktivsaldo Polens in Mill. Złoty

| | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 |
|---|---|---|---|---|
| England | 102 | 106 | 64 | 19 |
| Holland | 25 | 11 | 7 | 5 |
| Italien | — | 3 | 4 | 3 |
| Schweden | 31 | 25 | 29 | 9 |
| Sie ist passiv gegenüber: | | | | |
| Schweiz | 13 | 9 | 11 | 3 |
| Frankreich | 3 | 5 | 9 | 2 |
| USA. | 94 | 98 | 80 | 23. |

Der Zweck der Transfersperre ist nach polnischen Erklärungen der, die letztgenannten Staaten zu veranlassen, ihre in Złoty auf Sperrkonto liegenden Beträge durch den Import polnischer Waren aufzutauen. Durch den Transfer soll also ein zusätzlicher Export polnischer Erzeugnisse erreicht werden.

Der Transfer der Forderungen derjenigen Länder, denen gegenüber Polens Handelsbilanz aktiv ist, dürfte auch für die Zukunft auf keine Schwierigkeiten stoßen. Insbesondere ist nach beiderseitigen Erklärungen der Schuldendienst für die in England befindlichen Staatsanleihen Polens durchaus sichergestellt.

Die Verhandlungen mit den Gläubigerstaaten über die Neuregelung des Schuldendienstes im Zusammenhang mit einer Neugestaltung der beiderseitigen Handelsbeziehungen sollen in absehbarer Zeit beginnen. Polen erstrebt bei dieser Gelegenheit eine Stärkung seiner Ausfuhr insbesondere nach Frankreich und den Vereinigten Staaten. Es ist anzunehmen, daß bei dieser Frage eine Reihe von Schwierigkeiten auftauchen werden, Beweis dafür ist schon jetzt die Tatsache, daß die Handelsvertragsverhandlungen mit Frankreich über den am 10. Juli 1936 abgelaufenen polnisch-französischen Handelsvertrag bisher ergebnislos gewesen sind und man sich damit begnügt hat, zunächst ein Provisorium bis zum 19. Juli 1936 einschließlich zu vereinbaren, während die Verhandlungen über einen neuen Vertrag weitergehen. Vielfach wird wohl nicht mit Unrecht angenommen, daß die polnischen Wünsche hinsichtlich des Transfers eine besondere Rolle gespielt haben. Ueber die Verhandlungen mit dem größten Gläubiger, den Vereinigten Staaten, ist noch kaum etwas bekannt geworden. Da aber der Vertreter der amerikanischen Gläubigerkreise, der langjährige Berater der polnischen Regierung nach Aufnahme der Stabilisationsanleihe von 1927, S. Dewey, persönlich in Warschau eingetroffen ist, ist anzunehmen, daß diese nicht lange auf sich warten lassen werden. Ueber ihren mutmaßlichen Verlauf ist trotz aller optimistischen Erklärungen sowohl Dewey's als auch der polnischen Delegation noch kein Urteil möglich. nn.

# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

## Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

| | 6. 7. 36 | 7. 7. 36 | 8. 7. 36 | 9. 7. 36 | 10. 7. 36 | 11. 7. 36 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Festverzinsliche Wertpapiere:** | | | | | | |
| a) einschließlich der Stückzinsen: | | | | | | |
| 5 % Roggenrentenbriefe (1 Ztr. Roggen) | — | — | — | — | — | — |
| 7 % Danziger Stadtanleihe 1925 (£ = 25 G) | — | — | — | — | — | — |
| 6½ % Danziger Staats- (Tabakmonopol) Anleihe (£ = 25 G) | — | — | — | — | — | — |
| b) ausschließlich der Stückzinsen: | | | | | | |
| 4 % Danziger Schatzanweisungen | — | — | — | 88½ rept. G | — | — |
| 4 % (bisher 8 %) Danziger Hypothekenbank, Kommunalschuldverschreibungen | — | — | — | — | — | — |
| 4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1—9 | 75 bez. | 75 bez. G | 75 rept. B. | — | 75 bez. | — |
| 4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 10—18 | — | 75 bez. G | — | — | 75 bez. | — |
| 4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 19—26 | — | 75 bez. G | -- | 74 bez. G | — | — |
| 4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 27—34 | — | 75 bez. G | — | — | — | — |
| 4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 35—42 | 75 bez. G. | 75 bez. G | — | 76 bez. G | 75 bez. | 75 bez. |
| 4 % (bisher 6 % Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1 | — | — | — | — | — | — |
| **Aktien:** | | | | | | |
| Bank von Danzig | — | — | — | — | — | — |
| Danziger Privat-Aktien-Bank | — | — | — | — | — | — |
| Danziger Hypothekenbank | — | — | — | — | — | — |
| Zertifikate der Danziger Tabak-Monopol A.-G. | — | 100 bez. | — | 100 bez. | — | — |

# Danzig:

## *Verlegung der Landespostdirektion*

Zur Raumersparnis und Vereinfachung der Verwaltung ist die Landespostdirektion vom Winterplatz in das Postgebäude Hundegasse 114/116 (Eingang) 7 verlegt worden. Am Winterplatz im Gebäude Ankerschmiedegasse 11/11a, dem bisherigen Sitz der Landespostdirektion, sind lediglich einige technische Dienststellen verblieben.

## *Abgangszeiten der Briefpost nach USA. im Juli 1936*

| Abgangszeit von Danzig 5 (Bhf.) | Des Schiffes: Abgangshafen | Abgangstag | Name | Fahrplanmäßige Ankunft New York |
|---|---|---|---|---|
| 20. 7. 22⁴⁸ | Cherbourg | 22. 7. | Queen Mary | 27. 7. |
| 19. 7. (22⁴⁸) | Cherbourg | 22. 7. | | 27. 7. |
| 24. 7. 22⁴⁸ | Cherburg | 26. 7. | Seepost Bremen | 31. 7. |
| 23. 7. (22⁴⁸) | Bremerhaven | 25. 7. | | 31. 7. |
| 27. 7. 22⁴⁸ | Le Havre | 29. 7. | Normandie | 3. 8. |
| 26. 7. (22⁴⁸) | Le Havre | 29. 7. | | 3. 8. |
| 28. 7. 22⁴⁸ | Le Havre | 30. 7. | Seepost Manhattan | 6. 8. |
| 31. 7. 22⁴⁸ | Cherbourg | 2. 8. | Seepost Europa | 7. 8. |
| 30. 7. (22⁴⁸) | Bremerhaven | 1. 8. | | 7. 8. |
| 3. 8. 22⁴⁸ | Cherbourg | 5. 8. | Queen Mary | 10. 8. |
| 2. 8. (22⁴⁸) | Cherbourg | 5. 8. | | 10. 8. |

Vermerk: Die in Klammern angeführten Abgangszeiten bedeuten Vorversand ab Danzig 5 (Bhf.)

Schlußzeiten für Versand um 22⁴⁸ Uhr:
beim Postamt 1 = 21⁰⁰ Uhr,
beim Zw-Postamt 5 Danzig (Bhf.) = 21⁴⁵ Uhr.

Nachbringeflüge Köln — Cherbourg zu den Dampfern „Bremen" und „Europa Schluß Zw-Postamt 5 Tags vor der Abfahrt aus Cherbourg um 13⁰⁰ Uhr. Vorausflüge Schleuderflüge von den Dampfern nach New York finden nicht statt.

Benutzt die Luftposten nach Südamerika-
a) Deutscher Dienst: Schluß Zw-Postamt 5 (Bhf.) jeden Mittwoch 13⁰⁰ Uhr,
b) Französischer Dienst: Schluß Zw-Postamt 5 (Bhf.) jeden Sonnabend 7³⁰ Uhr.

Postbeförderung mit Luftpost nach Nord! amerika!
1. Fahrt am 10. Juli ab Frankfurt a. Main
2. Fahrt am 5. August ab Frankfurt a. Main.

Postschluß Zw-Postamt 5 (Bhf.) am 9. Juli und 4. August um 22¹⁵ Uhr.

## *Kohlenausfuhr über den Hafen von Danzig im Monat Mai 1936 (Ohne Bunkerkohle)*

| nach: | Schiffe | mit t Ladung Kohle |
|---|---|---|
| Schweden | 34 | 46 256 |
| Frankreich | 35 | 81 381 |
| Dänemark | 14 | 13 072 |
| Argentinien | 1 | 6 905 |
| Holland | 1 | 2 010 |
| Gesamtausfuhr | | |
| im Monat Mai 1936 | 85 | 149 624 |
| im Monat Mai 1935 | 82 | 190 432 |
| im Monat April 1936 | 63 | 119 136 |

# Eingang von Ausfuhrgütern auf dem Bahnwege.

Berichtsdekade vom 21. bis 30. Juni 1936.

| Bezeichnung des Gutes | Danzig | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Leege Tor | | Olivaer Tor | | Neufahrwasser Freibezirk | | Neufahrwasser Zollinland | | Weichselbahnhof | | Strohdeich | | Kaiserhafen | | Holm | | Troyl | |
| | Wagg. | To. | Wagg. | To. | Wagg. | To. | Wagg. | To. | Wagg. | To. | Wagg. | To. | Wagg. | To. | Wagg. | To. | Wagg. | To. |
| Kohlen | 56 | 1004 | 76 | 1274 | 268 | 6032 | 13 | 245 | 154 | 2915 | 1 | 15 | 1049 | 20296 | 1 | 30 | 295 | 7970 |
| Holz | 20 | 382 | 11 | 181 | — | — | 68 | 1146 | 42 | 669 | 559 | 9778 | 694 | 13451 | 635 | 11166 | 84 | 1427 |
| Getreide, Saaten | 185 | 2776 | 4 | 60 | 67 | 1017 | 47 | 705 | 83 | 1259 | 1 | 15 | 8 | 121 | 141 | 2115 | — | — |
| Zucker | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Naphtha | 11 | 131 | 52 | 805 | — | — | — | — | 137 | 1990 | — | — | — | — | — | — | 8 | 123 |
| Rübenschnitzel | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 15 | — | — | — | — | — | — |
| Melasse | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 34 | 599 | — | — | — | — |
| Kartoffelmehl | 1 | 15 | 8 | 120 | — | — | 44 | 686 | 15 | 225 | — | — | 17 | 256 | 7 | 105 | — | — |
| Salz | 6 | 72 | 1 | 15 | 1 | 15 | — | — | — | — | — | — | 6 | 90 | — | — | — | — |
| Häute | — | — | 1 | 15 | — | — | 1 | 15 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Eier | 4 | 25 | — | — | — | — | 4 | 42 | — | — | 2 | 12 | — | — | — | — | — | — |
| Zement | 6 | 90 | 3 | 45 | — | — | — | — | — | — | 1 | 16 | — | — | — | — | — | — |
| Zink | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Cellulose | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Eisen, Maschinen | 2 | 20 | 5 | 59 | — | — | 22 | 367 | 18 | 343 | — | — | — | — | — | — | 50 | 857 |
| Versch. Güter | 126 | 1793 | 46 | 535 | — | — | 132 | 1854 | 67 | 955 | 1 | 15 | 8 | 108 | 27 | 410 | 182 | 2740 |
| Vieh | 16—148 | — | — | — | 12—161 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Pferde | 3—10 St. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

Berichtsdekade vom 1. bis 10. Juli 1936

| Bezeichnung des Gutes | Leege Tor Wagg. | Leege Tor To. | Olivaer Tor Wagg. | Olivaer Tor To. | Freibezirk Wagg. | Freibezirk To. | Zollinland Wagg. | Zollinland To. | Weichselbahnhof Wagg. | Weichselbahnhof To. | Strohdeich Wagg. | Strohdeich To. | Kaiserhafen Wagg. | Kaiserhafen To. | Holm Wagg. | Holm To. | Troyl Wagg. | Troyl To. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kohlen | 80 | 325 | 62 | 1130 | 485 | 10925 | 7 | 115 | 865 | 19147 | 8 | 120 | 436 | 8044 | — | — | 661 | 21324 |
| Holz | 12 | 259 | 16 | 272 | — | — | 53 | 867 | 36 | 579 | 516 | 8899 | 792 | 13440 | 672 | 11985 | 34 | 569 |
| Getreide, Saaten | 270 | 4101 | 6 | 91 | 62 | 931 | 42 | 642 | 88 | 1325 | 1 | 15 | 13 | 197 | 112 | 1680 | — | — |
| Zucker | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Naphtha | 8 | 113 | 37 | 535 | — | — | — | — | 50 | 751 | — | — | — | — | — | — | 20 | 305 |
| Soda | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Melasse | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Mehl | 3 | 45 | — | — | 4 | 60 | 7 | 110 | 7 | 105 | — | — | 8 | 120 | 3 | 45 | — | — |
| Salz | 6 | 80 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Häute | — | — | — | — | — | — | 2 | 17 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Eier | 4 | 22 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Zement | 4 | 60 | 6 | 90 | — | — | — | — | — | — | 1 | 15 | — | — | — | — | — | — |
| Cellulose | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Eisen, Maschinen | 15 | 253 | 24 | 508 | — | - | 17 | 252 | 3 | 59 | 1 | 22 | — | — | — | — | 34 | 816 |
| Versch. Güter | 119 | 1386 | 42 | 456 | 19 | 286 | 123 | 1678 | 69 | 10690 | 5 | 65 | 5 | 54 | 26 | 401 | 93 | 1395 |
| Vieh | 19 | 177 St. | — | — | — | — | 3 | 25 St. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Pferde | 2 | 6 St. | 1 | 3 St. | — | — | 7 | 61 St. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

# Schiffahrt

## Frachtraten ab Danzig.

(Mitte Juli 1936.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl., skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling, nach französischen und belgischen Häfen in Goldschilling.

**Holz:**

D. B. B.:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Boness | 28/— bis 30/— | pro Standard |
| „ Leith | 27/6 bis 29/6 | „ „ |
| „ Grangemouth | 26/6 bis 28/6 | „ „ |
| „ Tyne | 32/— bis 35/— | „ „ |
| „ Sunderland | 31/6 bis 33/6 | „ „ |
| „ West Hartlepool | 29/— bis 33/— | „ „ |
| „ Hull | 29/— bis 33/— | „ „ |
| „ London | 29/— bis 31/— | „ „ |
| „ Grimsby | 29/— bis 32/6 | „ „ |
| „ Southampton | 31/6 bis 35/— | „ „ |
| „ Bristol | 42/— bis 45/— | „ „ |
| „ Cardiff | 34/9 bis 37/— | „ „ |
| „ Swansea | 36/— bis 38/— | „ „ |
| „ Birkenhead | 37/— bis 39/— | „ „ |
| „ Liverpool | 37/— bis 39/— | „ „ |
| „ Garston | 40/— bis 45/— | „ „ |
| „ Manchester | 37/— bis 39/— | „ „ |
| „ Preston | 39/— bis 41/— | „ „ |
| „ Belfast | 36/6 bis 39/— | „ „ |
| „ Dublin | 35/6 bis 38/— | „ „ |
| „ Cork | 40/— bis 42/6 | „ „ |
| „ Dünkirchen | 26/— | „ „ |
| „ Le Havre | 26/— | „ „ |
| „ Rouen | 26/— | „ „ |
| „ Bordeaux | 30/6 | „ „ |
| „ Antwerpen | 18/6 | „ „ |
| „ Gent | 19/— | „ „ |
| „ Rotterdam Hfl. | 12/— | „ „ |
| „ Amsterdam „ | 12/— | „ „ |
| „ Glasgow | 37/6 | „ „ |

Kiefernschwellen:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Boness | 9/— bis 10/— | pro load |
| „ Leith | 9/— bis 10/— | „ „ |
| „ Grangemouth | 8/6 bis 9/6 | „ „ |
| „ Tyne | 10/— bis 13/3 | „ „ |
| „ Sunderland | 10/— bis 11/— | „ „ |
| „ West Hartlepool | 9/— bis 10/9 | „ „ |
| „ Hull | 9/— bis 11/3 | „ „ |
| „ London | 9/— bis 12/— | „ „ |
| „ Grimsby | 9/— bis 11/3 | „ „ |
| „ Southampton | 10/2 bis 11/9 | „ „ |
| „ Birkenhead | 13/6 bis 15/— | „ „ |
| „ Garston | 13/6 bis 15/— | „ „ |
| „ Dublin | 13/6 bis 15/— | „ „ |
| Nach Dünkirchen | 8/— | pro load |
| „ Rouen | 9/— | „ „ |
| „ Bordeaux | 11/— | „ „ |
| „ Antwerpen | 6/— | „ „ |
| „ Gent | 6/— | „ „ |

Eichenschwellen:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Dünkirchen | 9/— | pro load |
| „ Rouen | 10/— | „ „ |
| „ Bordeaux | 12/— | „ „ |
| „ Antwerpen | 7/— | „ „ |
| „ Gent | 7/— | „ „ |

Grubenholz:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Boness | 30/— b. 31/— | pro Fad. |
| „ Grangemouth | 30/— b. 31/— | „ „ |
| „ Tyne | 31/— b. 32/— | „ „ |
| „ Sunderland | 32/6 b. 33/6 | „ „ |
| „ West Hartlepool | 31/— b. 32/— | „ „ |
| „ Hull | 31/— b. 32/— | „ „ |
| „ Grimsby | 31/— b. 32/— | „ „ |
| „ Cardiff | 35/6 b. 36/6 | „ „ |
| „ Dünkirchen | 25/— | „ „ |
| „ Rouen | 25/— | „ „ |
| „ Bordeaux | 30/— | „ „ |
| „ Antwerpen | 21/— | „ „ |
| „ Gent | 22/— | „ „ |

Rundholz hart, bis 12 m lang:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Dünkirchen | 8/6 | pro cbm |
| „ Rouen | 10/— | „ „ |
| „ Bordeaux | 12/— | „ „ |
| „ Antwerpen | 6/— | „ „ |
| „ Gent | 6/— | „ „ |
| „ Rotterdam | Hfl. 4.— | „ „ |

Rundholz weich, bis 12 m lang:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Dünkirchen | 8/— | pro cbm |
| „ Rouen | 9/— | „ „ |
| „ Bordeaux | 12/— | „ „ |
| „ Antwerpen | 6/— | „ „ |
| „ Gent | 6/— | „ „ |
| „ Rotterdam | Hfl. 3.60 | „ „ |

Eichene Stäbe:

| | | |
|---|---|---|
| Nach Dünkirchen | 9/3 | pro t |
| „ Rouen | 10/3 | „ „ |
| „ Bordeaux | 13/3 | „ „ |
| „ Antwerpen | 7/— | „ „ |
| „ Gent | 7/— | „ „ |
| „ Rotterdam | Hfl. 5.— | „ „ |
| „ London | 15/— | „ „ |
| „ Hull | 14/6 bis 15/— | „ „ |

**Kohle nach:** pro t

| | (10/1500 | 15/2000 | 2/3000 | 3/4000 | 5000) |
|---|---|---|---|---|---|
| Oslofjord | 7/— | 6/6 | 6/— | 5/9 | 5/6 |
| Gothenburg | | | | | |
| Helsingborg | | | | | |
| Malmö | 6/3 | 5/9 | 5/3 | 5/— | 4/9 |
| Karlskrona | | | | | |
| Norrköping | | | | | |
| Oxelösund | 6/3 b. 6/- | 5/9 | 4/9 b. 5/— | 4/— b. 4/3 | 3/9 b. 4/— |
| Stockholm | | | | | |
| Västeras | 6/9 | 6/— | 5/6 | — | — |
| Skutskär | | | | | |
| Gefle | | | | | |
| Norrsundet | | | | | |
| Hernösand | 6/6 | 6/— | 5/3 | 4/9 b. 5/— | — |
| Pitea | | | | | |
| Stugsund | | | | | |
| Swanö | | | | | |
| Wiborg | | | | | |
| Kotka | | | | | |
| Helsingfors | | | | | |
| Ekenäs | | | | | |
| Pargas | 5/3 | 4/6 | 4/3 | 4/— | 3/9 |
| Lovisa | | | | | |
| Abo | | | | | |
| Mäntyluoto | | | | | |
| Windau | | | | | |
| Memel | 5/— | 4/3 | 4/— | 3/9 | 3/6 |
| dän. Häfen | 5/9 | 5/3 | 4/6 b. 4/9 | 4/— b. 4/3 | — |
| holl. Häfen | 7/— | 6/6 | 6/— b. 5/9 | 5/3 b. 5/6 | 5/— |
| belg. Häfen | — | — | — | — | — |
| Dieppe | | | | | |
| Fécamp | 9/- b. 8/9 | 8/— | 7/— | 6/3 | — |
| Le Havre | | | | | |
| Rouen | | | | | |
| Caën | 9/3 | 8/3 | 7/3 | 6/6 | — |
| Bordeaux | 10/6 | 9/6 | 9/— | 8/6 | — |
| Bayonne | 11/— | 10/— | 9/6 | 9/— | — |
| West-Italien | — | — | — | — | 7/6 |
| Ost-Italien | — | — | — | — | 8/6 |

**Zucker:** (10/1500 15/2000 2/3000 3/4000 5000)

| | |
|---|---|
| Riga | 7/— b. 8/— kleine Partien |
| Reval | 6/— b. 7/— große Partien |
| London, Hull | 8/— b. 9/— für kleine, 6/— b. 7/-- für große Partien |

## Getreide:

| Gerste nach: | 10/1500 | 15/2000 | 2/3000 | 3/4000 | 5000 |
|---|---|---|---|---|---|
| Antwerpen | 3/9 b. 4/— | | | | |
| Rotterdam | Hfl. 2,40 | | | | |
| London | 8/9 b. 9/— | 9/6 kleine Portionen | | | |
| Riga, Reval | 6/— b. 7/— | | | | |
| Dänemark | kleine Portionen 5/6 RM. | | | | |
| Hull | 8/6 | | | | |

| Hafer nach: | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| London | — | 9/3 b. 10/— | 11/— | — | — |
| Riga, Reval | — | 8/— | — | — | — |

| Hülsenfrüchte | pro to. |
|---|---|
| Dünkirchen | 9/9 |
| Rouen | 10/3 |
| Nantes | 14/3 |
| Bordeaux | 13/3 |
| Leith | — |
| Grangemouth | — |
| Amsterdam | Hfl. 4.25 |

## Saaten:

| Klee nach: | pro to |
|---|---|
| Dünkirchen | 10/3 |
| Rouen | 10/9 |
| Nantes | 14/9 |
| Bordeaux | 13/9 |
| Leith | — |
| Grangemouth | — |
| Amsterdam | Hfl. 5. |
| Belfast | — |
| Dublin | — |

| Timotee nach: | pro to |
|---|---|
| Dünkirchen | 10/3 |
| Rouen | 10/9 |
| Nantes | 14/7 |
| Bordeaux | 13/9 |
| Amsterdam | Hfl. 6.— |
| Belfast | — |
| Dublin | — |

| Seradella nach: | pro to |
|---|---|
| Dünkirchen | 10/3 |
| Rouen | 10/9 |
| Bordeaux | 13/9 |
| Nantes | 14/9 |
| Amsterdam | Hfl. 5.— |

| Esparsette nach: | pro to |
|---|---|
| Dünkirchen | 14/3 |
| Rouen | 15/3 |
| Bordeaux | 17/3 |
| Nantes | 18/3 |
| Amsterdam | Hfl. 10— |

**Holzteer** (in Fässern):

| | | |
|---|---|---|
| Dünkirchen | 10/3 | Deckverladung vorbehalten |
| Rouen | 10/3 | |
| Nantes | 15/3 | |
| Bordeaux | 14/3 | |
| Leith | — | |
| Grangemouth | — | |
| Amsterdam | — | |
| London | 11/— | |
| Hull | 11/6 | |

**Paraffin** (in Säcken):

| | pro to |
|---|---|
| Dünkirchen | 12/3 |
| Nantes | 16/— |
| Rouen | 14/— |
| Bordeaux | 16/— |
| Belfast | — |
| Dublin | — |

**Der Danziger Schiffsverkehr im Juni 1936.** dp. Im Juni 1936 sind in den Danziger Hafen eingelaufen 413 Schiffe von zusammen 234 671 NRT., in der gleichen Zeit haben 400 Schiffe von zusammen 225 197 NRT. den Danziger Hafen verlassen. Von den eingegangenen Fahrzeugen hatten 173 von zusammen 116 992 NRT. Ladung, von den ausgelaufenen Schiffen waren 329 von zusammen 164 141 NRT. beladen.

Der Tonnage nach stand im Schiffseingang auch in diesem Monat das Deutsche Reich an erster Stelle und zwar mit 48 106 NRT. Es folgten Schweden mit 42 089 NRT., Dänemark mit 34 187 NRT., Polen mit 22 466 NRT., England mit 17 654 NRT., Norwegen mit 16 680 NRT., Finnland mit 12 215 NRT., Frankreich mit 8 006 NRT., Estland mit 7 248 NRT., Holland mit 7 071 NRT., Lettland mit 5 869 NRT., Italien mit 3 573 NRT., Griechenland mit 3 051 NRT., Danzig mit 2 624 NRT., Rumänien mit 2 288 NRT., sowie Panama, Litauen und Oesterreich.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 1936 sind 2 427 Schiffe von zusammen 1 440 375 NRT. in den Danziger Hafen eingelaufen, in der gleichen Zeit haben 2 426 Schiffe von zusammen 1 443 144 NRT. den Danziger Hafen verlassen. In den ersten 6 Monaten des Vorjahres umfaßte der Schiffseingang 2 040 Schiffe von zusammen 1 331 201 NRT. und der Schiffsausgang 2 058 Fahrzeuge von zusammen 1 350 742 NRT. Mithin sind in den ersten 6 Monaten ds. Js. 387 Schiffe von insgesamt 109 174 NRT. mehr in den Danziger Hafen eingelaufen als in der gleichen Zeit des Vorjahres, während im Schiffsausgang in der gleichen Zeit eine Zunahme von 368 Schiffen von zusammen 92 402 NRT. zu verzeichnen ist.

**Polnische Linie nach dem Mexico-Golf geplant.** Im Verfolg der Bestrebungen Gdingens, sich zum Einfuhrhafen für Wolle und Baumwolle für Ost- und Südosteuropa zu gestalten, wird von der staatlichen polnischen Reederei „Zegluga Polska" die Eröffnung einer Linie nach dem Mexico-Golf geplant. Die Errichtung dieser Linie ist im Prinzip bereits beschlossen, nur die Tonnagefrage ist bislang noch nicht gelöst. Es wird der Bau von zwei größeren Motorschiffen geplant. Zunächst soll jedoch durch Umgruppierung der Dampfer anderer polnischer Linien ein Dampfer für die Mexico-Linie freigemacht werden. Durch die Errichtung der Mexico-Golf-Linie wird das aufgestellte Programm — Schaffung direkter Linien unter polnischer Flagge mit Nord-, Süd- und Zentralamerika — verwirklicht.



**Im Memeler Hafen** war der Schiffsverkehr im April d. Js. hinsichtlich der eingelaufenen Schiffe etwas stiller als 1935. Es wurden verzeichnet:

| Eingang: | | | | Ausgang: | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| April 1936 | | April 1935 | | April 1936 | | April 1935 | |
| Schiffe | NRT | Schiffe | NRT | Schiffe | NRT | Schiffe | NRT |
| 126 | 56 153 | 133 | 58 015 | 131 | 57 270 | 126 | 56 823 |

**Der Schiffsverkehr im Revaler Hafen** war sowohl im April als auch im Mai ds. Jahres lebhafter als 1935. Er stellte sich:

| Eingang: | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | April 1936 | | April 1935 | |
| | Zahl | NRT | Zahl | NRT |
| Auslandfahrt | 98 | 62 610 | 85 | 54 253 |
| Inlandfahrt | 50 | 2 696 | 46 | 4 293 |
| Zusammen | 148 | 65 306 | 131 | 58 546 |
| | Mai 1936 | | Mai 1935 | |
| Auslandfahrt | 139 | 84 756 | 134 | 77 516 |
| Inlandfahrt | 319 | 15 770 | 245 | 16 283 |
| Zusammen | 458 | 100 526 | 379 | 93 799 |

| Ausgang: | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | April 1936 | | April 1935 | |
| | Zahl | NRT | Zahl | NRT |
| Auslandfahrt | 99 | 59 295 | 84 | 47 092 |
| Inlandfahrt | 63 | 5 069 | 62 | 6 543 |
| Zusammen | 162 | 64 364 | 146 | 53 635 |
| | Mai 1936 | | Mai 1935 | |
| Auslandfahrt | 170 | 104 267 | 141 | 81 177 |
| Inlandfahrt | 329 | 19 124 | 241 | 20 183 |
| Zusammen | 499 | 123 391 | 382 | 101 360 |

**In den lettländischen Häfen** hat sich der Schiffsverkehr im Mai merklich belebt. Es wurden im Eingangsverkehr 230 (April: 170) Schiffe mit 112 969 (90 761) NRT und im Ausgangsverkehr 258 (182) Einheiten mit 147 432 (106 981) NRT verzeichnet. Auf die Haupthäfen entfallen nachstehende Verkehrszahlen:

| | Eingang | | Ausgang | |
|---|---|---|---|---|
| | Zahl | NRT | Zahl | NRT |
| Riga | 167 | 91 095 | 184 | 106 882 |
| Davon aus bzw. nach dem Ausland | 133 | 86 100 | 144 | 94 865 |
| Libau | 51 | 30 624 | 59 | 41 916 |
| Davon aus bzw. nach dem Ausland | 31 | 21 998 | 40 | 36 386 |
| Windau | 45 | 24 216 | 48 | 30 386 |
| Davon aus bzw. nach dem Ausland | 14 | 5 033 | 28 | 25 649 |

Vom Transitgüterverkehr, der im April auf insgesamt 18 000 t (April 1935: 15 000) kam, stellte Sowjetrußland 13 000 t (11 000) t und Polen (mit Danzig) 3 000 (0) t.

**Neuauflage des Schiffsregisters der UdSSR.** Im Staatsverlage ist kürzlich das Register der Seeschiffe der UdSSR in neuer Auflage erschienen. Das Register, in Russisch und Englisch gedruckt, umfaßt 626 Fahrzeuge.

**Klagen über Vergrößerung der russischen Holzflotte.** Die Vermehrung der russischen Spezialschiffe für den Holztransport wird in den an diesen Transporten beteiligten Reederkreisen mit Besorgnis betrachtet. Die Flotte der UdSSR an diesen Fahrzeugen ist inzwischen bis auf 148 Schiffe mit zusammen 390 000 BRT. angestiegen; das Bauprogramm für 1936 beläuft sich auf 24 Schiffe mit zusammen 75 000 BRT. Während die Transportkapazität sich im letzten Jahr nur auf 22 % der Gesamtausfuhr belief, erwartet man, daß vielleicht schon im nächsten Jahr rund 50 % der russischen Gesamtausfuhr mit eigenen Fahrzeugen bewältigt werden kann.

U. a. hat sich auch die Baltic-International Maritime Conference damit beschäftigt. Der Schiffsreeder

Dahl Hansen wies darauf hin, daß vor 8 Jahren auf der Ostsee z. B. für die Holzfracht noch 136 norwegische Schiffe fuhren und auf dem Weißen Meer 108 Schiffe, zusammen also 244 norwegische Schiffe. Im vorigen Jahre sei diese Zahl auf 139 zusammengeschmolzen (71 und 68), also eine Verminderung auf 40 %. Es sei damit zu rechnen, daß in diesem Jahre ein weiterer Rückgang zu verzeichnen sein werde. Norwegen, das einst eine führende Stellung in der nordeuropäischen Schiffahrt innehatte, betrachte diese Entwicklung mit größter Sorge. Im Laufe der letzten 20 Jahre sei die Zahl der norwegischen Schiffe in der Größe von 500—2000 t von 830 auf 549 gesunken. Eine Umschaltung auf die Tank- oder Routenfahrt werde in norwegischen Reederkreisen als seemännischer Abstieg betrachtet. Als Ursachen für diese Entwicklung wird die Schiffahrt- und Heuerpolitik der Sowjetunion angegeben. Das Lohnbudget der räterussischen Schiffahrt liege genau 50 % unter dem der norwegischen Reedereien. Ein niedriger Lebensstandard habe das „neue" Land instand gesetzt, die anderen Nationen zu unterbieten. Diese gefährliche Entwicklung möge nicht unbeachtet bleiben, besonders nicht bei den Leuten, die glauben, alles Gute komme von Osten. Mit dem Lohndumping in der Schiffahrt könne man sich nicht länger abfinden. In diesem Zusammenhang verdient auch ein in der „Morning Post" erschienener Aufsatz „Eine Bedrohung der englischen Schiffahrt" größtes Interesse. Es wird darin ausgeführt, daß die Sowjetunion die englische Schiffahrt, die einst die Routenfahrt zwischen den englischen sowie den Ostsee- oder Schwarzmeer-Häfen besorgte, aus diesen Meeren fortgefegt habe."

**Estnischer Schiffskauf aus England.** Die Schiffahrtsgesellschaft A/G Merilaid & Co. hat aus England den 2218 BRT. großen Dampfer „Duddingston" gekauft (Baujahr 1909). Der Dampfer soll auf den Namen „Osmussaar" umgetauft werden.

Der **Amsterdamer Hafenverkehr** konnte sich im Juni auf 1,74 Mill. NRT. erhöhen gegenüber nur 1,52 Mill. NRT. im Juni des vorigen Jahres. Im ersten Halbjahr stellt sich der Verkehr auf rund 10 Mill. NRT., womit er im Vergleich zum Vorjahr unverändert blieb.

**Gestiegener Seefrachtenindex im Juni in Holland.** Trotz sinkender Nachfrage nach Schiffsraum sind die Frachten infolge der verschiedenen Abkommen über Mindestraten fest geblieben, in Einzelfällen sogar noch gestiegen. Auf eine Steigerung wirkten u. a. auch die Streiks in verschiedenen Bestimmungshäfen ein. Trotz dieser leichten Besserung ist die Lage noch so, daß jeder Rückschlag genügend ist, um von neuem die Frage der Auflegung aufzuwerfen.

Der Index der Seefrachten nach und von niederländischen Häfen ist im Vergleich zum Durchschnittssatz 1924—1926 (= 1000) gegenüber dem Mai um 16 Punkte oder 3,72 %, gegenüber dem Juni 1935 um 35 Punkte oder 8,5 % höher. Zum Pfund Sterling beträgt die Besserung 20 Punkte oder 2,8 % bezw. 47 Punkte oder 6,83 %. Für die verschiedenen Ladungssorten sind die Indexzahlen u. a. folgende:

| | Juni 36 in £ | Juni 36 | Mai 36 in Gold | Juni 35 |
|---|---|---|---|---|
| Getreide nach Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam | 700 | 424 | 415 | 396 |
| Holz nach niederl. Häfen | 847 | 512 | 505 | 459 |
| Englische Kohle nach niederl. Häfen | 887 | 545 | 492 | 532 |
| Verschiedenes | 657 | 400 | 403 | 364 |
| Durchschnittsindex | 735 | 447 | 431 | 412 |

Insgesamt sind im Juni 693 000 t gegen 949070 t im gleichen Monat des Vorjahres befrachtet worden. Für spätere Verschiffungen wurden 566350 t gegen 1219715 t vornotiert, wovon 321000 (973000) t für Getreide, 49200 (42400) t für Erze und Phosphate und 24700 (18250) t für Kohlen ab Rotterdam.

Der **Hafenverkehr in Antwerpen** ist im Juni infolge des vom 3. bis zum 21. Juni dauernden Hafenarbeiterstreiks wesentlich gesunken. Die Zahl der eingelaufenen Schiffe hat sich auf 519 mit zusammen 0,84 Mill. NRT. vermindert gegenüber 935 Schiffen mit zusammen 1,52 Mill. NRT. im Juni des vorigen Jahres. Zwischen den Arbeitgebern und Arbeitssyndikaten ist eine Vereinbarung getroffen worden, wonach die Arbeit im Hafen von Antwerpen am 22. 6. voll aufgenommen worden ist. Während des ersten Halbjahres ist immerhin trotz dieser Verminderung im letzten Monat insgesamt eine Steigerung in den Verkehrszahlen eingetreten. Es sind insgesamt 5400 Schiffe mit zusammen 9,28 Mill. NRT. in Antwerpen eingelaufen gegenüber 5217 Schiffen mit zusammen 8,77 Mill. NRT. im ersten Halbjahr 1935. Für den Güterverkehr liegen einstweilen nur Zahlen für die ersten fünf Monate vor; es kamen in diesem Jahr 5,03 Mill. t (3,76 Mill. t im Vorjahr) an und es gingen 5,50 (4,37) Mill. t aus Antwerpen aus.

**Die Schiffahrt im Welthandel.** Die seit längerer Zeit zu beobachtenden Aufschwungstendenzen des Welthandels bewirken zwar auch Ansätze zu einer Besserung der Schiffahrtskonjunktur, genügen aber nicht zu ausreichender Beschäftigung der Flotten. Dementsprechend liegen die Frachten zwar etwas höher als in den Vorjahren, erreichen aber noch nicht die Rentabilitätsgrenze.

Gegenüber dem Höchststande von 1929 bleibt der Welthandel wertmäßig noch um 66 %, mengenmäßig um 22,4 % zurück. Demgegenüber hat sich in der gleichen Zeit die Welthandelsflotte nur um 4,7 % verkleinert. Der Außenhandel mit Uebersee ist mengen- und wertmäßig gestiegen, der europäische Außenhandel aber noch weiter zurückgegangen, insbesondere die Ausfuhr Europas.

Innerhalb der einzelnen Erdteile ist die Länderbewegung sehr verschieden. Entsprechend der allgemeinen Entwicklung in Europa ist die deutsche Ausfuhr nach Europa zurückgegangen, dagegen nach Uebersee gestiegen. Diese Verlagerung des Außenhandels von Europa nach Uebersee ist zweifellos für die deutsche Schiffahrt ein günstiges Moment, das sich allerdings auf den einzelnen Verkehrsgebieten verschieden auswirkt. So steht z. B. einem Rückgang im Handel mit den Vereinigten Staaten eine erhebliche Belebung der Beziehungen mit Südamerika entgegen.

Wesentliches Kennzeichen der allgemeinen Entwicklung ist die zunehmende Nationalisierung der Schiffahrt in vielen Ländern, die unterstützt wird durch weitgehende Aufhebung der Freizügigkeit im internationalen Handelsaustausch und Ersatz durch zweiseitige Austauschsysteme. Insbesondere in England geht man mit dem Gedanken um, den Seeverkehr des britischen Reiches der britischen Flagge vorzubehalten und diesen Vorrang vertraglich zu sichern. Eine allgemeine Anwendung dieses Prinzips würde eine rückschrittliche Strukturwandlung innerhalb der Weltschiffahrt einleiten.

Das Statistische Reichsamt hat für 1934 die Handelsflotten der wichtigsten schiffahrttreibenden Länder in Beziehung zu dem Außenhandelsumsatz dieser Länder gestellt und folgende Zahlen ermittelt:

| | Handels-flotte in Mill. BRT. | Aussenhand.-Umsatz i Mill. Mark | Aussen-hand.-Ums. je BRT. n. ℳ |
|---|---|---|---|
| Deutsches Reich | 3,69 | 8 618 | 2 336 |
| Gr.-Britannien u. Besitz. | 20,85 | 26 339 | 1 263 |
| Frankreich und Kol. | 3,30 | 7 990 | 2 421 |
| Niederl. und Kolonien | 2,62 | 4 308 | 1 644 |
| Vereinigte Staaten | 10,43 | 9 356 | 897 |
| Japan | 4,07 | 4 250 | 1 036 |
| Norwegen | 3,98 | 826 | 208 |
| Griechenland | 1,51 | 347 | 230 |

Je größer der Außenhandelsumsatz pro BRT. Schiffsraum ist, umso größer ist natürlich der Rückhalt, den die Flotte im eigenen Außenhandel hat. Bei einer fortschreitenden Nationalisierung der Schiffahrt würde sich der gesamte Wettbewerb auf den Außenhandel derjenigen Rohstoff- und Agrarländer, die keine größere Flotte besitzen, werfen. Die Folgen wären, wie leicht vorauszusehen, erhebliche neue Störungen innerhalb der Weltschiffahrt und somit der Weltwirtschaft.

Besonders schwer getroffen würden die großen Schiffahrtsländer wie Norwegen, deren eigene Außenhandelstätigkeit verhältnismäßig gering ist. Deutschland würde von dieser einseitigen Orientierung nicht so stark berührt werden, da es eine wesentlich kleinere Handelsflotte als vor dem Kriege unterhält und diese vornehmlich dem eigenen Außenhandel dient.

# Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Uebertragung

## *Zollermäßigungen aus dem polnisch-französischen Vertrage*

Rundschreiben des Finanzministeriums vom 7. 7. 1936 — D IV 16744/36 — über die Anwendung der Zollermäßigungen auf Waren französischen Ursprungs im Zusammenhang mit dem Erlöschen der polnisch-französischen Handelskonvention (Monitor Polski Nr. 161 Pos. 291).

Im Anschluß an die Regierungserklärung vom 25. Mai 1936 über die Kündigung des zwischen Polen und Frankreich in Paris am 9. 12. 1924 unterzeichneten Handelsvertrages (Dz. Ust. Nr. 44 Pos. 329) sowie an das Rundschreiben des Finanzministeriums über das Erlöschen dieses Vertrages (Dz. Urz. Min. Sk. Nr. 16 Pos. 518) gibt das Finanzministerium bekannt, daß in verschiedenen Zeiträumen den Parteien Genehmigungen erteilt wurden zur Anwendung einer Zollermäßigung auf Waren französischen Ursprungs auf Grund der im erwähnten polnisch-französischen Handelsabkommen enthaltenen Meistbegünstigungsklausel, welche Klausel mit dem Erlöschen des Vertrages nicht weiter angewandt werden kann. Angesichts dessen wird folgendes verordnet:

1. Wenn in der ausgestellten Genehmigung gestattet wurde, auf Maschinen und Apparate eine erhöhte Zollermäßigung (80 bezw. 90 % des autonomen Zolls) in Verbindung mit den durch Schlußprotokoll zu Artikel 1 des polnisch-deutschen Wirtschaftsabkommens (Dz. Ust. Nr. 83/35 Pos. 512) festgelegten Ermäßigungen anzuwenden, so sind in diesem Falle auf die französischen Maschinen und Apparate, die in einer solchen Genehmigung erwähnt sind und zur endgültigen Zollabfertigung nach dem 9. 7. angemeldet wurden, Zollermäßigungen nur in einer Höhe gemäß einer auf Grund des Artikels 23 Abs. 1 Punkt a des Zollrechts erlassenen autonomen Vorschrift über Zollermäßigungen anzuwenden.
2. In anderen Fällen der Ausgabe von Genehmigungen zur Anwendung einer Vertragszollermäßigung auf Grund der in der polnisch-französischen Handelskonvention enthaltenen Meistbegünstigungsklausel verlieren diese Genehmigungen ihre Gültigkeit mit dem 10. 7. d. Js. und können auf die darin erwähnten Waren französischen Ursprungs, die zur endgültigen Zollabfertigung nach dem 9. 7. des Jahres angemeldet werden, nicht angewandt werden.
3. Bei der Verzollung französischer Waren, die zur endgültigen Abfertigung vor dem 10. 7. d. Js. angemeldet werden, auf Grund von Genehmigungen zur Anwendung von Zollermäßigungen sind die Bestimmungen des Artikels 46 Abs. 6 des Zollrechts zu beachten.
4. Außerdem wird unter Hinweis auf die Bestimmungen des Artikels 2 des Staatspräsidenten vom 23. 8. 1932 über die Einführung des Einfuhrzolltarifs (Dz. Ust. Nr. 85 Pos. 732) angeordnet, auf französische Waren, die nach dem 9. 7. angemeldet werden, die Sätze der Spalte I des Zolltarifs anzuwenden.
5. Im Falle des Abschlusses eines Provisoriums mit Frankreich werden die Zollämter davon besonders informiert werden.


Schriftleiter und verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Herbert Mau; ständiger Stellvertreter des Schriftleiters: Diplomvolkswirt Rudolf Neumann.
Schriftleitung und Verlag: Danziger Wirtschaftszeitung Danzig, Hundegasse 10.
Verantwortlich für Anzeigen und Geschäftliche Mitteilungen aus dem Gebiet der Freien Stadt Danzig: Bruno Gülsdorff, Hohenstein i. Freistaat; aus dem Deutschen Reich, Polen, England, Holland, Belgien: Otto Doerr, Danzig-Schidlitz.
Die „Danziger Wirtschaftszeitung" erscheint wöchentlich am Freitag. Einzelpreis 0,75 G, Bezugspreis durch die Post: im Inland 6,— Gulden je Vierteljahr, im Deutschen Reich 4,50 RM je Vierteljahr, nach Polen unter Kreuzband 10,— Zł. je Vierteljahr, für das übrige Ausland 12,— G je Vierteljahr. Anzeigenpreise nach Tarif.
Anzeigen-Annahme für den Freistaat: Bruno Gülsdorff, Hohenstein i. Freistaat, für das Deutsche Reich, Polen, England, Holland und Belgien: Otto Doerr, Danzig, Postfach 330.
Druck von A. Schroth, Danzig, Heilige-Geist-Gasse 83.

# Die „D. W. Z." kann ständig eingesehen werden:

## Im Deutschen Reich:

**bei den Industrie- u. Handelskammern in:** Berlin, Bochum, Bremen, Breslau, Chemnitz, Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Elbing, Frankfurt a/M., Freiburg, Halle, Hamburg, Hannover, Köln a/Rh., Königsberg, Lübeck, Magdeburg, München, Saarbrücken, Schneidemühl, Stettin, Stolp i. Pom., Stuttgart.

**bei den Verbänden:** Reichswirtschaftskammer Berlin, Deutscher Wirtschaftsdienst Berlin, Reichsgruppe Industrie, Berlin, Reichsverband der deutschen Presse, Abt. Wirtschaft, Berlin SW 68, Wilhelmstraße 130/132, Verein deutscher Spediteure e. V., Berlin NW 7, Zentrale zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs, Berlin W 8, Behrenstr. 23.

**bei Behörden:** Auswärtiges Amt, Berlin, Reichsbankdirektorium, Berlin, Reichswirtschaftsministerium, Berlin, Internationales Arbeitsamt, Berlin W 62, Kurfürstenstraße 105.

**bei übrigen Stellen:** Handelsvertretung der UdSSR. in Deutschland, Sekretariat, Berlin SW 68, Lindenstr. 20/25, Preußische Staatsbibliothek, Berlin NW 7, Deutsche Rechts- u. Wirtschafts-Wissenschaft-Verlagsges. m. b. H., Berlin W 35, Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Berlin, „Die Ostwirtschaft", Berlin W 10, Forschungsstelle für den Handel, Berlin NW 7, Luisenstr. 58, Bibliographie der Sozialwissenschaften, Berlin W 10, Lützowufer 6/8, Osteuropa-Institut, Breslau 1, Neue Sendstr. 18, Staatswissenschaftliches Seminar der Universität Greifswald, Hamburgisches Welt-Wirtschaftsarchiv, Hamburg 36, Poststr. 19, Institut für Sozial- u. Staatswissenschaften an der Universität Heidelberg, Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Eildienst G. m. b. H., Königsberg, Osteuropäischer Holzmarkt, Königsberg, Ostmessehaus, Verlag des Osteuropamarkt, Königsberg, Kaiser-Wilhelm-Damm, Volkswirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Bibliothek des Wirtschaftsinstituts für Rußland und die Oststaaten, Königsberg Pr., Adolf-Hitler-Straße 6/8, Volkswirtschaftliches Seminar der Universität Leipzig, Bibliothek der Universität Marburg, Verlag „Der deutsche Handel", München 23, Deutsches Auslandsinstitut, Stuttgart, Haus des Deutschtums.

## In Polen:

**bei den Handelskammern in:** Gdingen, Kattowitz, Krakau, Lemberg, Lodz, Lublin, Posen, Sosnowice, Warschau, Wilna.

**bei Behörden:** Ministerium für Industrie und Handel, Warschau (in 3 Abteilungen), Staatliches Exportinstitut (Panstwowy Instytut Eksportowy), Warschau, Elektoralna 2, Statistisches Hauptamt, Bibliothek (Główny Urząd Statystyczny), Warschau, Jerozolimska 32.

**bei Verbänden:** Wirtschaftsverband städtischer Berufe, Bromberg, ul. Marcinkowskiego 11, Koło Literatów i Dziennikarzyi Bialystolk, Wirtschaftsverband für Polen, Kattowitz, Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pommerellen, Posen, Wały Leszczynskiego 2, Związek Fabrykantów Poznan, Rzeczy Pospolityj 1, Pommereller Landwirtschaftsgesellschaft (Pomorskie Towarzystwo Rolnicze), Thorn, Centrala Związku Kupców (Zentralverband der Kaufmännischen Vereine), Warschau, Centralny Związek Polskiego Przemysłu, Warschau, Verein polnischer Kaufleute (Stowarzyszenia Kupców Polskich), Warschau Szkolna 10, Chemischer Verband der Großindustrie, Warschau.

**bei übrigen Stellen:** Getreide und Warenbörse, Lublin, Górnośląskie Wiadomości Gospodarcze, Kattowitz, „Kupiec", Posen, Bratnia Pomoc, Posen, Informator Eksportowy, Warschau, Elektoralna 2, Biblioteka Sejmu, Warschau, Legation de Suisse, Warschau, Bibliothek der Handelshochschule in Warschau, Warschauer Effekten- und Devisenbörse, Warschau, Delegatur der Kammer für Außenhandel zu Danzig (Gedel), Warschau, Senatorska 36.

## In den Randstaaten:

**in Libau:** John Hahn, Toma iela 59,
**in Memel:** Handelskammer,
**in Reval:** Kaufmannskammer.

## Im übrigen Ausland:

**in Aalst:** Handelskammer van Aalst,
**in Amsterdam:** Bureau voor Handelsinlichtingen (Bureau für auswärtige Handelsbeziehungen), Oudebrugsteeg 16,
**in Ankara:** Türkisches Außenhandelsamt „Türkofis",
**in Budapest:** Budapester Handels- und Gewerbekammer, Deutsch-Ungarische Handelskammer,
**in Buenos Aires:** Hall de Extranjeros,
**in Bukarest:** Industrie- und Handelskammer, Institut Economique Roumain,
**in Genf:** Société des Nations (Völkerbund),
**in s'Gravenhage:** Vredes-en Volkenbondstentoonstelliing 1930, Jan van Nassaudtradt 93,
**in Kopenhagen:** Königl. dänisch. Ministerium des Aeußern, Grosserer Societetets Komitee,
**in London:** Handelskammer, British Overseas Bank, „European Finance",
**in Lausanne:** Schweizerische Zentrale für Handelsförderung,
**in Manchester:** Manchester Chamber of Commerce,
**in Moskau:** Handelskammer der UdSSR. für den Westen,
**in Paris:** Handelskammer zu Paris, Internationale Handelskammer,
**in Philadelphia:** Philadelphia Commercial Museum,
**in Prag:** Schriftleitung der Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer, Vertretung der polnischen Eisenbahnen und der Häfen Danzig und Gdingen, Prag II, Jungmanova 38 I,
**in Reichenberg:** Handels- und Gewerbekammer, Allgemeiner deutscher Textilverband, Mühlfeldstr. 6,
**in Rom:** Istituto Nazionale per l'Exportazione,
**in Rotterdam:** Kammer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam,
**in Stockholm:** Allgemeiner Schwedischer Exportverein,
**in Tel-Aviv:** Palästinisch-Polnische Kammer für Handel und Industrie (Palestinian-Polish Chamber of Commerce and Industry), Allenbystr. 101,
**in Wakayama:** Research Department of The Wakayama Higher Commercial School,
**in Washington:** Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Department of Commerce, Kongreß-Bibliothek (Library of Congress) D. C.,
**in Wien:** Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie, Deutsche Handelskammer in Wien, Rumänisches Wirtschaftsarchiv, Wien II, Institut für Verkehrs- und Versicherungswesen an der Hochschule für Welthandel, Wien XIX,
**in Zürich:** Handelskammer.


Firmen-Mitglied
der nat.soz. Volkswohlfahrt E.V.
V/10